Deutscher Bundestag **Drucksache 14/8485**

14. Wahlperiode 12. 03. 2002

Antrag

der Abgeordneten Dr. Michael Meister, Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Renate Blank, Georg Brunnhuber, Hubert Deittert, Peter Götz, Manfred Heise, Norbert Königshofen, Dr. Hermann Kues, Peter Letzgus, Eduard Lintner, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Norbert Otto (Erfurt), Wilhelm Josef Sebastian, Dr. Wolf Bauer, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Paul Breuer, Monika Brudlewsky, Hartmut Büttner (Schönebeck), Wolfgang Dehnel, Renate Diemers, Dr. Hansjürgen Doss, Georg Girisch, Hans Jochen Henke, Klaus Hofbauer, Dr. Manfred Lischewski, Dr. Gerd Müller, Günter Nooke, Hans-Peter Repnik, Heinz Schemken, Clemens Schwalbe, Margarete Späte, Annette Widmann-Mauz, Werner Wittlich, Elke Wülfing und der Fraktion der CDU/CSU

Notwendigkeit des Saaleausbaus

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Nebenflüsse der Elbe – allen voran die Saale – bieten ein immenses, bisher ungenutztes Potenzial für die Binnenschifffahrt. Das Güteraufkommen auf einer ausgebauten Saale könnte bis zum Jahre 2010 etwa 2,5 Mio. t/Jahr betragen, wenn der bestehende „Flaschenhals" zwischen Calbe und der Mündung in die Elbe bei Barby durch geeignete Ausbaumaßnahmen geöffnet würde. Hinsichtlich dieser Reststrecke sieht die Planung den Bau einer Staustufe bei Klein-Rosenburg vor. Bisher besitzt der Restabschnitt zwischen Calbe und Barby aufgrund schwankender Wasserstände nur eine Durchlässigkeit von 65 000 t (1997) – gerade einmal 2,6 % des Potenzials von 2,5 Mio. t.

In den Jahren 1932 bis 1942 wurde die Saale bereits zwischen Wettin und Calbe staugeregelt. Zwischen Halle-Trotha und Calbe können seit der Sanierung nach der Wende 1 000-t-Schiffe ungehindert fahren. Lediglich die noch ausstehende letzte Staustufe, die mit vom Bund zu tragenden Kosten von rund 70 Mio. Euro verbunden ist, verhindert bislang, dass die seitherigen Gesamtinvestitionen in den Saaleausbau in Höhe von ca. 500 Mio. Euro auch tatsächlich nutzbar gemacht werden können.

Die an der Saale angesiedelten Unternehmen könnten nach einer Vollendung des Ausbaus der Wasserstraße einen beachtlichen Teil ihrer Transporte auf das umweltfreundliche Binnenschiff verlagern. Hierdurch erhöht sich zugleich die Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Unternehmen vor Ort, weil der Transport per Binnenschiff erhebliche Frachtkostenvorteile bietet.

Überhaupt verspricht der Saaleausbau der Region einen deutlichen wirtschaftlichen Aufschwung. Nicht zuletzt wegen der Einordnung des „Lückenschlusses Saale–Elbe" in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP 92) haben allein die drei großen Industrieunternehmen in Bernburg bisher schon mehr als 1 Mrd. Euro investiert. Weitere Investitionen, die

Ansiedlung neuer Unternehmen und insbesondere die Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region hängen aber unmittelbar von der Umsetzung der Planungen nach dem BVWP 92 ab.

Bedenken, dass sich der Bau der letzten Staustufe bei Klein-Rosenburg nachteilig auf die Umwelt auswirken könnte, steht das Konzept einer „ökologischen Staustufe“ entgegen. Dabei wird mit Hilfe von Brunnengalerien und Einzelbrunnen dem Untergrund Wasser entnommen oder nach Bedarf eingeleitet. Flussdynamik und Grundwasserbestand werden dadurch erhalten.

Für die ökonomische Entwicklung der Saaleregion wäre es ein fatales Signal, die Vollendung des Saaleausbaus weiter aufzuschieben. Im Übrigen ist es auch angesichts der bereits erfolgten – jedoch faktisch brachliegenden – Investitionen an der Wasserstraße volkswirtschaftlich nicht zu vertreten, die ohne nennenswerte Schädigung der Umwelt zu bewerkstelligenden abschließenden Baumaßnahmen länger hinauszuzögern.

Der Ausbau der Saale ist ein Projekt, bei dem erhebliche wirtschaftliche und soziale Vorteile geringste ökologische Nachteile mehr als ausgleichen. Als nachhaltig ausgebauter Wasserweg, der an die Anforderungen moderner Verkehrslogistik angepasst ist, wäre die Saale endlich ein nutzbarer Teil des historisch gewachsenen Wasserstraßensystems rund um die europäischen Ströme Elbe und Oder.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- über die nachgeordneten Behörden des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die notwendigen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass das Raumordnungsverfahren zur Vollendung des Saaleausbaus alsbald eröffnet und zeitnah zu einem Abschluss gebracht werden kann,
- bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans – sofern es zu diesem Zeitpunkt noch nicht zu einer Vollendung des Saaleausbaus gekommen sein sollte – die noch ausstehenden Maßnahmen zur Vollendung des Saaleausbaus erneut in den Vordringlichen Bedarf aufzunehmen.

Berlin, den 12. März 2002

Dr. Michael Meister
Dirk Fischer (Hamburg)
Eduard Oswald
Dr.-Ing. Dietmar Kansy
Renate Blank
Georg Brunnhuber
Hubert Deittert
Peter Götz
Manfred Heise
Norbert Königshofen
Dr. Hermann Kues
Peter Letzgus
Eduard Lintner
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Norbert Otto (Erfurt)
Wilhelm Josef Sebastian
Dr. Wolf Bauer
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Paul Breuer
Monika Brudlewsky
Hartmut Büttner (Schönebeck)
Wolfgang Dehnel
Renate Diemers
Dr. Hansjürgen Doss
Georg Girisch
Hans Jochen Henke
Klaus Hofbauer
Dr. Manfred Lischewski
Dr. Gerd Müller
Günter Nooke
Hans-Peter Repnik
Heinz Schemken
Clemens Schwalbe
Margarete Späte
Annette Widmann-Mauz
Werner Wittlich
Elke Wülfing
Friedrich Merz, Michael Glos und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333